

加州居民的 橋樑

加州交通計劃 **2025**



目錄

2025 年的交通願景	2
目標和策略	
目標 1：加強公共安全和保全	6
目標 2：維護交通系統	8
目標 3：改善行動性和可到達性	10
目標 4：儘量有效使用資源	12
目標 5：反映社區和環境價值	14
農村交通問題	16
政	17
行動計劃	18
問卷	18A
讚揚/結尾附註	19

對於感官殘障者，本文件有 Braille 點字版、大字版、錄音帶或電腦磁片。

本文件也有西班牙文、廣東話和越南文的版本。若要取得這些格式的副本，請寫信到：

Department of Transportation
Division of Transportation Planning
Office of State Planning - MS 32
P.O. Box 942874
Sacramento, CA 94274-0001

或致電：(916) 653-1637 語音
1-800-735-2929 TTY
711 CRS

如需「加州交通計劃」的最新資訊和更新訊息，請到我們的網站：
<http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/offices/osp/ctp.htm>

Job# G-0402-8/12-02

即將出現



看到路上的重型設備，大家才知道以前規劃過這個交通項目。其他人可能還隱約記得幾年前提到的一個項目，現在突然成了頭條新聞。這些項目是從哪裡來的？誰決定要發展這些項目呢？您要如何才能影響這些決策？

找出未來交通需求並尋找可能解決方案的過程稱為「**交通規劃**」。項目就從這個過程中成型。不妨把交通決策過程想像成陶藝品的製作。陶匠一開始時有一塊陶土和成品的構想。當陶土逐漸成型，要加以變化和調整—這裡加點土，那裡少一點，形狀和大小都會改變。您可以影響成型的過程，讓作品變得更美好、更有用。

什麼是「加州交通計劃」？

「加州交通計劃」(CTP) 草案是一個覆蓋整個加州的長程交通計劃，將引導 21 世紀的交通決策和投資。這項計劃設想 2025 年及以後的交通願景，並設定目標、政策和策略來達到這個願景。它根據持續的規

在您身邊

劃過程提供交通系統改進的大致策略方向。CTP 並不提議個別的計劃；相反的，而是提供選擇策略的方針，可以符合整個州的交通系統性能表現目標。一旦完成後，將協力製定區域的行動計劃以實施 CTP 中提出的策略。

CTP 將協助確保加州的全球競爭能力、更好的連結交通和土地使用決策，並協助達成全國的改善空氣品質、減少汽油能源消耗和為全民提供機動性的目標。CTP 將影響您和下一代的未來交通選擇、社區和生活品質。

達成這個願景將耗費巨大的人力物力。我們鼓勵所有的交通方式提供者和使用者共同協助 CTP 的實現。社區必須善加規劃和使用土地、交通服務提供者必須有效管理系統，而使用者必須仔細選擇服務。

您的意見和參與

CTP 草案是由交通系統使用者、公家和私人決策者及交通服務提供者合力發展的。經過無數次的小組調

查會、討論會、顧客電話調查和書面問卷的使用，我們問公眾：「我們要走向何處？」CTP 草案反映公眾的答覆。現在我們需要知道「我們的做法對不對？」

您將有很多機會來影響這個計劃。例如，本小冊包含了已附回郵的問卷，我們強烈希望您能填寫後寄回給我們。我們也希望您能參與一次將在加州各地舉行的討論會和會議。您也可以造訪我們的網站以取得關於會議時間地點的具體資訊、下載完整的計劃或用電子郵件把意見傳送給我們。我們的網址是：
<http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/index.htm>

您也可以把意見或問卷用傳真送到 (916) 653-1447。

背景資訊

在 1970 到 2000 的 30 年間，加州的人口從 1 千 9 百萬增加到 3 千 4 百萬，成長了百分之 70。在這段需求不斷增加的期間，交通基礎建設的投資不足，導致本州無法提供應有的運量，而且維護也被延遲

了。在 2000 年 7 月，州長 Gray Davis 反省了這個趨勢，並承諾投資將近 70 億美元的新交通資源給「交通阻塞紓解方案」(TCRP)。在 2002 年 3 月，加州以二比一的票數通過議案 42，繼續 TCRP 倡議的交通改善事項。

CTP 是一個服務於所有加州人的多模式交通計劃，反映州長對本州交通未來的承諾。「多模式」意味著計劃不僅只包括道路。民眾、貨物、服務和資訊，透過各種交通方式或模式的移動都考慮在內，包括道路、鐵路、航線、水路、自行車道、行人和透過電子通訊的虛擬旅行。



我們的做法對不對？
請告訴我們！

第 18A 頁

「加州交通
計劃 2025」

的第二階段公眾及
關係團體參與
方案 — 這項計劃為加
利福尼亞整個州的
長程交通
計劃 — 我們想聽
聽看您的意見！



2025 年的 交通願景



在未來幾十年內，加州面臨巨大的交通挑戰。由於州內人口和經濟的持續成長，我們必須維護現有的交通系統，並滿足機動性需求的增長。此外，在迎接這些挑戰時，也要努力改進我們的環境、支援我們的社區和維護我們的生活品質。

在充滿動感的全球經濟中，搭起民眾、市場和貨物的橋樑將需要協力、合作

和承諾。我們需要享有共同的願景，並支援相同的目標和策略。CTP 草案是由交通政策決策者、各地、區域、州、種族和聯邦政府及交通系統的使用者合力發展而成，以創造願景和提出目標與策略，確保我們的機動性和可到達性。

機動性和可到達性

交通不只是混凝土和鋼筋等材料。交通網路提供行動性和可到達性，連結民眾和經濟。行動性也就是移動的能力。然而，一般來說，移動本身並不是目的，而是獲取服務、活動和市場的方法。可到達性可能會受交通系統、都會型態和街道設計的影響，同時也不可忽視促成「虛擬移動」的通訊系統，如遠程工作、電訊會議、電子商務和電子行銷等等。CTP 草案的目的就是希望改善加州的行動性和可到達性。

引導原則

我們認為四個原則是達成交通願景的關鍵。交通系統應使用下列原則來發展和支援：

- 合作
- 領導
- 創新
- 溝通

支配這四個原則的概念則是「綜合的交通系統」。系統必須發展並改善為一個天衣無縫的網路，包含互補的模式：

- 和公眾交通系統互相連接的道路系統。
- 公眾交通車站提供自行車設備、協調過的時間表、類似的收費系統和資訊存取。
- 貨物列車和卡車有效服務的港口。
- 多模式地面連通的機場。



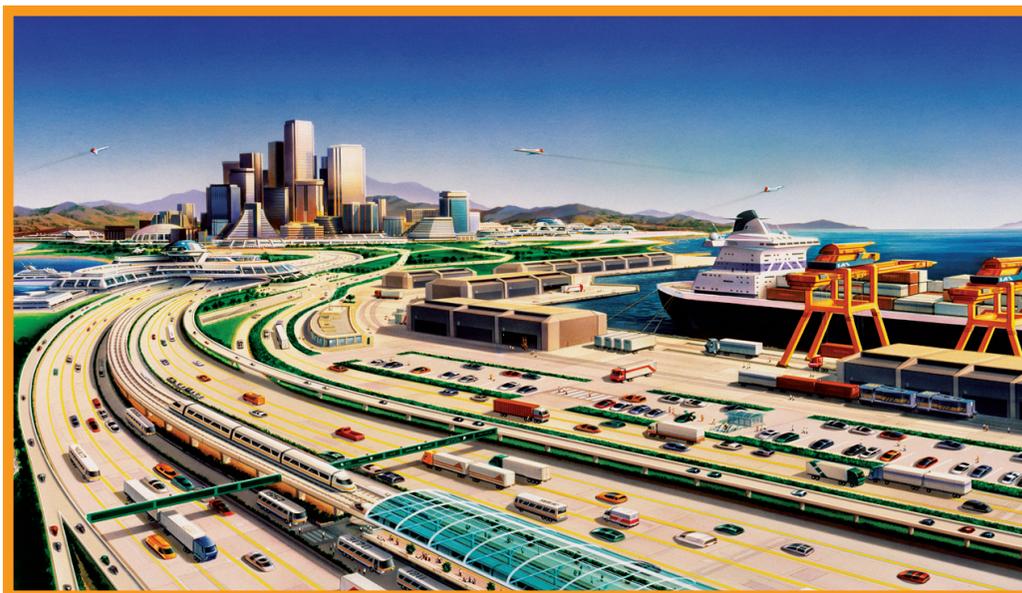
相關趨勢的概述

加州是美國人口最多、成長最快速的州，人口種族也最為多元化。由於本州的成長和多元化促進加州的經濟實力與活躍度，政策決策者同時也面臨各種不同的社會、經濟、環境和交通挑戰。

交通是加州社會和經濟結構不可或缺的一部分。在檢討交通系統時，不能不考慮到歷史和正在出現的社會及經濟走勢，這些都會影響到交通的型態。

人口—在接下來的 20 年內，加州的人口預期將增加 1 千 1 百萬人。這表示目前 3 千 5 百萬的人口將增加約三分之一。主要的增長預期會發生在已經負荷過重的都會區域。農作物富饒的中央縱谷 (Central Valley) 也預期將有大量的成長，造成空氣品質更為低落，並讓最好的農地承受更多的壓力。

人口統計資料—就是人口的組成也會改變。預期總人口數將增加約百



分之 30，而老年人口將增加超過百分之 70，因為在「戰後嬰兒潮」出生的人都到了退休的年齡。年齡分層的另一端預計也將有大量的成長。到 2020 年，財政部 (Department of Finance) 預測 20 歲以下的加州人將增加 3 百萬。這些人口族群的成長很可能會增加交通選擇和安全問題的需求。

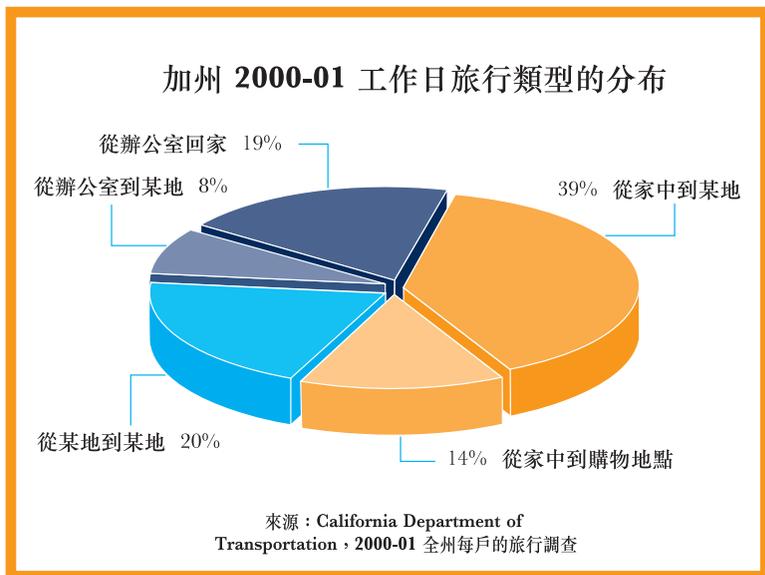
安全—雖然由於車輛和運輸設備設計的改善，以及越來越多人使用安全帶等安全裝置，交通意外致死的比率已大幅降低，但安全問題仍是交通方式提供者必須最優先考慮的事項。在 2000 年，加州有超過 3,700 人死於交通事故，包括將近 700 名行人和 120 自行車騎乘者。當局指出，在一半以上的意外事故

中，飲酒或超速是主要原因。同時，本州也有 58 人喪生於公眾交通系統。

保全—自從 2001 年 9 月 11 日發生恐怖攻擊事件後，交通保全也是眾所矚目的焦點。確保交通設施、乘客和透過港口、機場及穿越邊界進入的貨物的安全性，將需要創新的解決方案和額外的資源。然而，過分繁重的保全措施會妨礙民眾和貨物的移動，對本州經濟也有嚴重的負面影響。

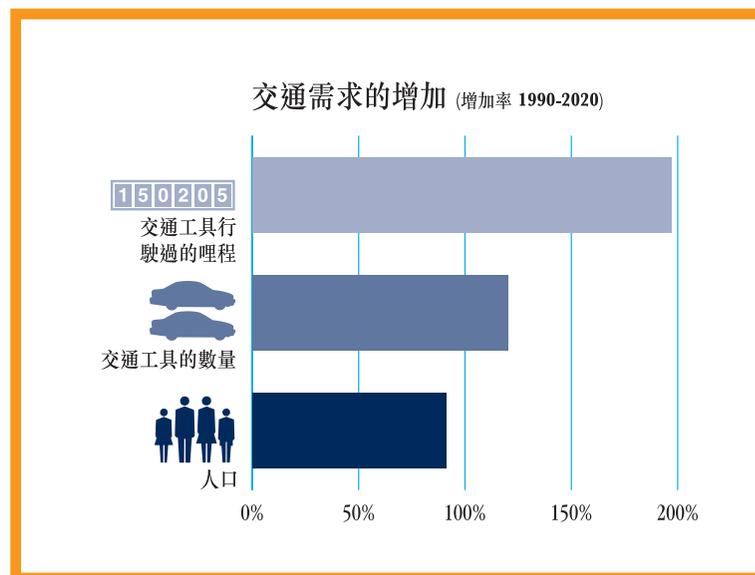
經濟—加州為經濟重鎮。我們是世界上第五大的經濟體，這和我們對本州內和世界各地的運輸民眾和貨物的能力有關。在今天的經濟環境





中，產品和服務的時效及穩定送達是決定品質的因素。如果本州無法確保貨物和工人的可靠移動，將造成經濟衰退、失業率上升，並降低生活品質和個人的機會。

環境—就交通而言，空氣品質通常是第一項我們會想到的環境衝擊。除了車輛燃料燃燒帶來的排放物，以及相關的健康問題和引起溫室效應的氣體所帶來的影響，交通也會影響水質和視線、植物、野生動物及其棲息地、開放空間、溼地和主



要的農地、生活品質和社區的可居住性。交通方式提供者將應該考慮立即發生和逐漸累積的社區及環境衝擊，以確保環境的持續性。

科技—應用最新的科技可讓所有的交通系統功能更加安全有效，同時彈性上班時間和電信技術的進步也讓大眾可以在家工作或購物，這將減少出門的次數。先進的電信技術也將提供即時的旅行資訊，讓旅客在出門前或在路上時可以據此做出正確決定。此外，在未來的幾十年內，科技將可能影響旅行決定、旅行型態和交通服務，其變動是我們今日無法想像的。

旅行型態—交通阻塞一般都是由於個人開車出門工作通勤造成的。但

是近幾年來，非因工作原因而出門的次數已經超過了通勤需要，因此在非尖峰時間造成了交通壅塞，並提高對各地道路網的需求。目前，工作通勤不到全部交通百分之 30。非因工作而出門的次數提高的部分原因是，都會和街道設計發生改變，又缺乏安全方便的旅行選擇，所以大家需要開車到大部份的地點。

交通需求的增加—如以車輛哩程計算，交通需求的增加是人口成長率的兩倍。這有很多原因，包括車輛擁有、經濟、都會設計和交通選擇。不僅僅是道路上交通需求增加，很多主要的大都會機場容量也將達到極限，而加州人對於公眾交通服務需求的成長則比全國平均要

高。空運貨物的需求以每年百分之六的速率上升。海港、貨物列車和貨車交通的需求增加也相去無幾。



資金短缺和困境—加州面臨著交通資金籌措的困境。交通需求雖然增加，能夠用於滿足需求的資源卻減少了。「交通阻塞紓解方案」的額外資源和透過議案 42 的延續，將有助於緩和部分的短缺，但不是全部。交通資金的主要來源是每加崙

汽油出售時徵收的消費稅。當我們嘗試減少消耗量，並逐漸採用其他更為清潔的燃料來改善空氣品質時，來自銷售燃料的收入將會衰退。我們將需要很小心地管理資源，並找出新的資金來源以滿足將來的行動需求。

目標和策略

請牢記我們剛才討論的趨勢，及在未來幾十年它們對交通系統和旅行型態的沖擊，CTP 草案提出五大目標和支援的策略以為加州的民眾、貨物和服務提供安全而有效的機動性。我們會分別找出和討論這些目標，但它們之間的互相關聯不可忽視，而提議的策略也不僅僅適用於一個目標。例如，如果系統的維護不良，行動性和安全性就會降低。每個目標都支援交通願景中包含的一個或多個概念。

交通需求雖然增加，能夠滿足需求的資源卻減少了...
我們將需要很小心地管理資源，並找出新的資金來源以滿足將來的行動需求。



目標 1：加強公共 交通安全和保全

各種交通模式
都必須涵蓋旅客
的安全...

安全的認
知對於交通
使用者的行為
和保全觀
念都有深刻
的衝擊。

2001 年 9 月 11 日
恐怖攻擊事件
帶來的後果
讓大眾表現出
強烈的缺
乏安全感[包含
其帶來的經濟效應。



各級政府的主要課題是居民的安全和保全。各種交通模式都必須涵蓋旅客的安全。預防策略包括在設計系統基礎建設時結合新科技[包含]



過程，並在州、區域和地方等級做好協調，以滿足大眾行旅的需要。

改善交通安全包括改進駕駛人的行為、駕照核發的程序、交通工具的設計和操作，及提供旅客資訊讓旅客能用以判斷做出決定。

加州人口的老化也將帶來新的安全挑戰。車輛的技術必須經過測試，確保視力退化和認知能力減弱的人也可以輕鬆使用、閱讀和了解交通工具的操作方式。改善的道路和公眾交通系統照明、加強交通安全性的公共交通系統和更大的道路標誌可以協助老年人口和其他人保持行動性。

由於夜間維修工作大幅增加，也有更多道路施工區的安全問題。夜間維修工作可以減少對駕駛人的干擾，但也增加維修成本和道路施工人員受傷的可能性。

安全的認知對於交通使用者的行為和保全觀念都有深刻的影響。2001 年 9 月 11 日恐怖攻擊事件帶來的後果讓大眾表現出強烈的缺乏安全感[包含其帶來的經濟效應。我們必須繼續努力評估各種模式的弱點和增加系統安全，以確保旅客安全、貨物保全和本州的經濟繁榮。



加強公共安全和保全的策略

駕駛行為

- 擴展公家和私人的合作關係，以提倡、教育和傳達安全行為和習慣。
- 改善、提昇和執行安全標準。
- 考慮自行車騎乘者和行人的安全需要，並確保教育方案包括相關內容。



先進的交通系統

- 增加使用先進的系統，如路邊偵測和警告系統，用於告知起霧、灰塵、結冰、路彎、速度和過慢的交通。
- 部署車輛改進系統，改進撞車時的存活率和意外事故偵測的時效，如「求救系統」。
- 發展特別設計的技術來改善公眾交通設施，以提高乘員、財產及裝載車輛的安全。
 - 提供即時旅客資訊，告知施工區、路況和天氣狀況。
 - 使用新技術和方法為駕駛人和施工人員改進施工區的安全。
 - 繼續支援先進的交通科技，以改進商業性車輛的安全和「商用車輛資訊系統及網路」(Commercial Vehicle Information Systems and Networks)。

系統保全

- 和危機處理機構合作，為各種交通模式發展系統保全和保護計劃，包括風險評估、監控方法、意外前後的準備、回應及恢復、危機管理、疏散計劃、資訊和告知系統與程序及交通替代方案。
- 訓練危機處理程序中的交通設施和通訊人員，及其在發生威脅或意外時的責任。



研究和開發

- 與公家和私人部門合作，支援綜合交通保全研究及發展方案，主要集中於各種模式的威脅和弱點。
- 以其他曾經體驗和回應保全威脅的國家為最佳行事方法的參考，並評估交通設施的設計是否有保全上的弱點。

目標 2：維護 交通系統

維護系統的工作包括定期的營運作業，如移除垃圾和塗鴉、景觀維護、油漆橋樑、填補路坑和封閉縫隙、路邊休息區維護、照明設備更換、路標維護、暴風雨損壞的修復及剷雪。



隨著時間流逝、天氣、磨損和時間都會影響交通基礎建設。若能維護加州

168,000 哩的公共道路，就能協助加強旅客安全和降低車輛運輸的成本。僅僅由於急需維護的路況，加州的每個駕駛人每年除了車輛維修費用，還必須付出平均 354 美元的額外費用。

加州大部份的主要高速公路都在 1970 年以前建造，已接近使用壽命的末期。根據 2000 年的「加州高速公路營運及保護十年計劃」(Ten-Year State Highway Operation and Protection Plan)，大約有三分之一的州公路系統需要路面修復，一半以上的橋樑雖然還很安全，但也需要大修。根據 21 世紀建築委員會 (Commission on Building for the 21st Century) 提出的報告，加州的郡間公路有百分之 60 路況堪憂。

維護系統的工作包括定期的營運作業，如移除垃圾和塗鴉、景觀維護、油漆橋樑、填補路坑和封閉縫隙、路邊休息區維護、照明設備更換、路標維護、暴風雨損壞的修復

及剷雪。也包括如道路和結構之大修或路面重新鋪面等主要項目。

此外，公眾交通工具和設施都需要定期維護，以保證安全和可靠。一般的飛航及商用跑道、旅客設施和控制系統必須加以維護和修整。商用機場和海港需要設計上的改良，以容納更大的飛機、吃水更深的船隻，以及物流及通訊上的技術進步。鐵道路床、控制系統、車廂和運輸設施必須保持在安全的運作情況下，以確保可靠度和公眾及環境安全。

為了滿足我們維護交通系統的目標，交通方式提供者將需要識別、分析和施行額外的交通費用和融資方法以維護交通基礎建設。決策者將需要排列相關支出的優先順序，以確保系統的安全和保護公眾的投資。



維護交通系統的策略



先進的技術

- 改進維修設備和方法，以增強維護效率和安全，並降低對正常運輸的干擾。
- 改良材料 (如長效路面) 以提高營運效率並減少週期費用。
- 改進系統診斷，讓公眾交通服務提供者能夠監控車輛的狀況、貨車維護記錄，並將營運成本降至最低。
- 繼續支援研究改良的材料和能夠增加安全性的施工和維修方法，減少使用壽命的成本，將對旅客的干擾降至最低。

合作關係/協力工作

- 與公用事業和私人開發公司協調各地街道和道路的施工並分攤成本，以降低維修成本和縮短服務中斷的時間。
- 發展網路資料庫，列出、繪圖和描述已排定時間的項目，讓管轄區域可以協調影響道路使用的項目。



資金提供

- 支援交通基金的使用有更高的彈性，以提供公眾交通系統和交通工具維護的成本。
- 對於提高現有交通系統中營運效率不錯的項目和方案，移除其資金籌措的限制。



目標 3 : 改善行動性和可到達性

如果我們的預期都是正確的，在 2020 年以前，加州內外透過各種模式運送的貨物量將會加倍。這項經濟繁榮不可或缺的成長將對公路、港口和通路造成很大的負擔。改善連接能力和旅客資訊則是增強行動性和可到達性的不二法門。



行動性和可到達性對於個人契機和經濟繁榮都十分重要。預期在 2020 年以前，加州將有 4 千 5 百萬的居民，有 3 千 4 百萬輛的註冊車輛。由於環境、空間和財政的限制，只建造新道路設施並無法滿足將來的需求做好準備。我們必須安全而有效率地管理系統，提供具吸引力而便利的交通方式選擇，並提高各種模式之間的連接能力。提供交通方式選擇將有助於提供更為平衡的交通系統，並減少道路阻塞和環境衝擊。這也為駕駛人提供了選擇，並讓無法或不想駕車的人方便行動。



如果有土地使用決策的支援，交通方式選擇才能夠有效力，這些決策如：

- 便於行走和騎自行車的街道設計
- 便於使用公眾交通系統的都會設計
- 混合用途分區以便民眾享有服務和到達目的地
- 更高的密度和鼓勵民眾在下班後進行活動的建築設計。

這些都是智慧成長規劃和設計的一部分，此概念受到全國的支援，以便保護我們的環境和增強社區及生活品質。

加州的經濟成長也和交通系統能夠可靠而有效率地運輸民眾、貨物和資訊的能力直接相關。在交通效率改善後，就能盡量降低交通和消費者的成本—在一個競爭激烈的環境中是非常重要的成果。如果我們的預期都是正確的，到 2020 年，加州內外透過各種模式運送的貨物量將會加倍。這項經濟繁榮不可或缺

的成長將對公路、港口和通路造成很大的負擔。

改善連接能力和旅客資訊則是增強行動性和可到達性的不二法門。對系統使用者來說，交通系統的實用性應該連接得天衣無縫。服務附近管轄區的公眾交通系統應該在時刻安排、費用結構和收取及服務上達到協調一致。系統使用者在出門前



和在路上時應該能夠隨時透過各種方法取得即時的交通系統資訊。

整合土地使用規劃和提供安全可靠的交通方式選擇，將帶來更為平衡的交通系統、減少道路阻塞，和改進所有加州人出門的便利性。

改善行動性和可到達性的策略

系統改善

- 增加各種模式的容量，如加入更多的車道哩程和跑道，並擴充公共運輸服務區域和營運時間。
- 改善各種模式之間的連接能力，以助長行動性和可到達性，並提高系統的平衡使用。
- 將自行車和行人設施整合到交通設計和流動計劃中。
- 改善都會、通勤者和市區之間鐵路客運的連接能力，並延長服務時間。
- 策略性安排運輸車站的位置，並在車站中或車站附近提供服務以改進公眾交通便利性和載客率。
- 提供或擴展專用的引導道路、捷運巴士服務和設施、智慧型班車，和 CarLink 一類的共乘方案。
- 改進多模式的陸上機場通道，包括市區之間的巴士服務，讓小型都會和鄉村社區的乘客可以到達機場，減少阻塞並提高便利性。
- 評估本州社區的人口統計組成和行動性，以滿足所有居民的可到達性需要。

土地使用

- 提供獎勵方法給管轄區域，在交通基礎建設以臻完備之處促進大幅的智慧型發展。
- 提供補助金計劃或其他獎勵給地方政府，以策略性增加密度促進有效公眾交通服務的和設計，包括以公共運輸為目的的發展。
- 鼓勵「設置效率抵押」(LEM) 方案，在決定抵押等級時亦考量該社區是否有良好的運輸和地方服務，以減少每戶的交通成本。LEM 支援以公共運輸為目的的發展和審查分區法令，以便進行混合用途的發展。

科技

- 促進使用先進的通訊方法，如電訊會議、電子購物和電子政府服務，增加可到達性和減少實際出門的需要。
- 和公家及私人部門合作，發展和施行通用電子付費系統，可用於車票、收費、停車費、自行車鎖等等。
- 鼓勵進一步發展和接受車輛導航系統以改進行動性。



目標 4：確保 可持續發展與資源

公家和私人部門的加州居民在規劃和施行交通項目時，必須保護本州可貴而有限的資源。這些資源包括空氣、水和土地、我們豐富而多元化的動植物及棲息地，以及歷史和文化的資產。



交通是連結我們的網路，但也可能有負面的環境衝擊。公家和私人部門的加州居民在規劃和施行交通項目時，必須保護本州可貴而有限的資源。這些資源包括空氣、水和土地、我們豐富而多元化的動植物及棲息地，以及歷史和文化的資產。因為CTP的焦點在於提供選擇以滿足未來的交通需要，所以也需要考慮過去和交通有關的活動長久以來累積的影響。

石油供應的擾動和價格飆漲仍會限制加州的交通，這些因素會對消費者的財產和本州的經濟造成混亂。能源提供和需求的預測指出加州這一方面的弱點將在未來 20 年內更為明顯。



就長期而言，運輸成本也可能要包括由於全球氣候變化而影響下一代的環境損害。就短期而言，對於交通能源的需求增加可能會導致價格揚升和長期供應的限制，進而增加企業和生產成本，最終提高系統使用者和提供者的運輸成本。減少石油消耗是加州環保和經濟活力的關鍵。

除了加州的天然資源外，公家和私人部門的交通服務提供者也需要找出方法來儘量提高自己的財源。近期交通的需求仍會繼續超過資金的提供。除了有效管理交通基金和平衡需要外，州政府也必須確保在即將到來的聯邦交通法案和之後的再授權時，都能從聯邦政府取得合理的交通資源份額。

儘量有效使用資源的策略



系統

- 促進民眾改變使用合乎環保理念的交通方法，如走路、騎自行車、大眾運輸和虛擬旅行，降低阻塞和需求。
- 儘量減少不透水表面和將污染物帶入水道的道路降雨溢流。
- 和適合的機構合作，簡化環境審查和許可，以便項目的完成，同時不對環境保護造成危害。

清潔燃料車輛

- 和加州能源委員會 (California Energy Commission) 及加州空氣資源委員會 (California Air Resources Board) 合作，促進使用低排放或零排放的車輛，並發展新的燃料供給設施。
- 提供獎勵以使用低排放或零排放的車輛。
- 和聯邦及州級機構、大學和其他州合作，探索其他的燃料替代品和燃料基礎建設。

土地使用和分析

- 鼓勵有效使用土地，如清潔和重新使用經過污染的土地 (棕場) 和廢棄地 (無人使用的公路邊商業區、停車場等等) 及填築新生地。
- 發展或更新交通規劃工具，將累積和長期的環境衝擊納入考量，包括土地使用的影響、需求管理、科技和模式替代方案。
- 使用先進的成像系統評估和基礎建設項目有關的環境和社會資料，以儘量降低項目成本、探討替代方案，並進一步了解項目的影響。
- 和公家及私人機構合作，教育下一代有關個人交通選擇對於環境的影響。

資金提供

- 確保加州根據自身對公路信託基金 (Highway Trust Fund) 的貢獻和對於全國經濟的顯著地位，獲取份額逐步提高的公路資金。
- 擁護彈性使用聯邦基金，以處理貨物運送導致的阻塞所帶來的公路安全和阻塞問題。
- 和公家及私人交通方式提供者合作，儘量提高系統生產力並透過區域規劃延伸金融資源，區域規劃可以改善各種模式間的連接能力和效率。



目標 5：反映 社區和環境價值

評估交通
對於社會和環
境資源
(包括住屋、
鄰近地區、
歷史地區和農地、
市中心和自然
生態棲息地)
的影響時，
必須考慮社區、
文化和歷史價值。

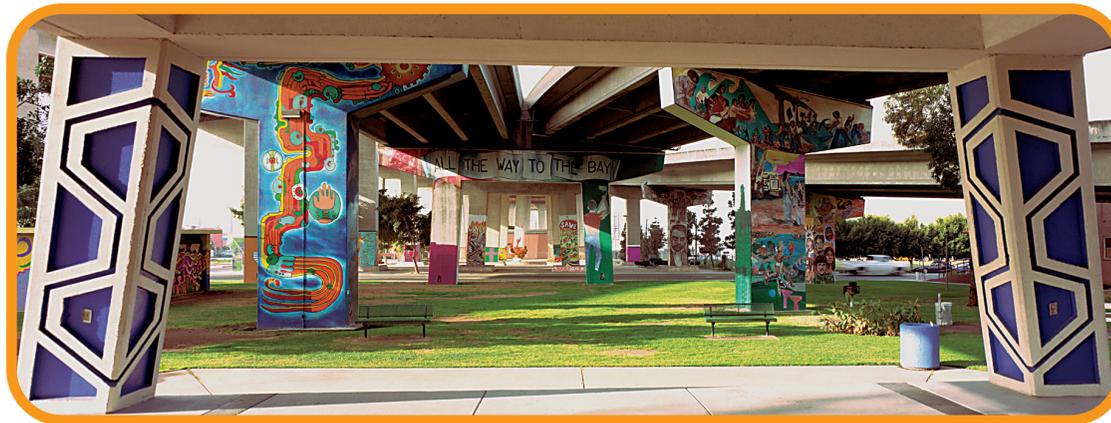


成長中的人口和增加的旅行需求將可能對自然資源、生活品質、學校和交通基礎建設帶來壓力。這一方面的成長對整個州都有影響，所以處理成長問題的交通規劃和解決方案必須考慮地方社區的需要。我們必須找出延續性的方案，平衡和結合社區的目標，並將美學及環境價值融入交通安全和表現。

評估交通對於社會和環境資源 (包括住屋、鄰近地區、歷史地區和農地、市中心和自然生態棲息地) 的影響時，必須考慮社區、文化和歷

史價值。自然、文化和生物資源對本州的環境和經濟健全狀態都非常重要，所以社區應該提供交通、住屋和商業資源之間的平衡，才能支援和促進經濟契機。

所有的加州居民都必須共享交通的益處。此外，交通的負面影響不應對某個族群或社區造成特別重的負擔。為了促進環境平等，所有的社區都必須參與擴大服務和教育的工作。交通項目資訊分析必須合乎時節、實用而易於了解，並用多種易於獲取格式呈現出來。



反映社區和環境價值的策略

鼓勵參與

- 在發展一般計劃和其他長期規劃時，洽詢和協調地方、區域和部落政府。
- 讓企業、社區 (包括社區型組織) 和機構從開始並全程參與交通規劃和決策過程。
- 和社區合作以了解他們的目標、解決交通問題，並發展表現準則和指標。
- 合併社區價值並支援所有交通設施和基礎建設的狀況敏感的解決方案。
- 促進地方、少數種族和低收入社區、部落政府，及公家和私人關係團體之間的對話，以加強對公眾衛生、社會、環境和經濟因素，以及交通利益的平等分配的考慮。

分享資訊

- 發展、施行和廣告網路式公眾參與系統，包括資訊和教育材料、線上調查和小組調查會，及線上投票來增強決策基礎。
- 設計公眾參與策略以納入傳統在公共規劃和決策過程中不受重視的團體。
- 提供資訊的格式必須有相關性，而且易於了解。
- 分析並為合理的替代方案提供使用壽命、社會、衛生和環境成本，包括運輸模式的替代方案。
- 使用視覺和圖形輔助用圖例說明問題、替代方案、預期的結果、遞增的成本，也促進大家對替代方案及其影響和權衡分析有清楚的了解。



農村交通問題

加州的農村區域包含百分之 94 的土地，但只有百分之八的人口居住在此... 安全也是農村區域的重要問題。由於各種原因，在農村區域發生的交通意外死亡人數不成比例。



對於很多農村區域，利用交通網路可能就是隔離和入世之間的差異。加州的

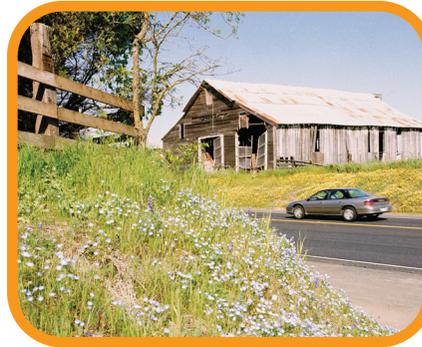
農村區域包含百分之 94 的土地，但只有百分之八的人口居住在此。由於本州的目標在於規劃平衡、互相連接的系統，為人口稀少的區域提供交通服務又帶來了特別的挑戰。

雖然農村交通問題根據區域的經濟基礎、地形或和都會區及熱門地點的距離而有變化，它們共同的需要如下：

- 現有道路系統的完整是農村區域的重要課題。加州約有百分之 80 的道路位於農村區域。這些區域的人口十分稀少，因此提供的稅源較少，無法支援這些道路的維護，而惡劣的天氣狀況（洪水、山崩和下雪）也可能導致嚴重而維修費用昂貴的道路損壞。
- 區域間商務需要持續透過農村區域（大多使用重型卡車）運送貨物，但對於當地的經濟效益並無正面影響。同樣的，本州農村區域的農產品（每年產值約為 250 億美元）通常也用重型

卡車運載。這些卡車對於當地的路面會造成特別嚴重的影響。

- 旅遊和觀光，約佔 2000 年州生產毛額的百分之六，對於農村區域特別重要。農村區域的州立公園如優勝美地 (Yosemite)、火焰谷 (Death Valley) 和雷斯岬 (Point Reyes) 在 2000/2001 財政年度吸引了將近 1 千 1 百萬名遊客。農村的道路通常無法安全容納這麼大的交通流量。



- 安全也是農村區域的重要問題。由於各種原因，在農村區域發生的交通意外死亡人數與交通流量不成比例。
- 公共運輸服務對於沒有其他交通工具的農村居民十分重要，

但由於人口稀少和距離遙遠的問題，導致公共運輸服務有限。

- 農村機場提供到都會機場和空運服務的連結，但很多跑道都需要擴充才能讓更大的飛機起降。
- 農村區域的通訊基礎建設通常建設程度比不上都會區域，因此直接影響到安全，並增加了旅客資訊和先進交通系統的成本。

農村區域的策略

- 確保農村區域有足夠的資金來提供農村和區域之間交通系統的營運、維護和修復。
- 引導資源以減少農村區域二車道道路的高死亡率。
- 和社會服務機構一同提倡協調的公眾交通服務以提昇資源和服務。
- 考慮交通通道的「主要街道」特色，並合併社區價值及對周圍狀況敏感的解決方案。
- 探索通過農村區域運送貨物的替代方案，以緩和對於基礎建設和空氣品質的衝擊。

政策

下列政策支援 CTP 的目標，並回應公眾和關係團體關切的問題，同時也考慮到未來的趨勢和挑戰。政策支援的目標可能不只一個。

政策 1：擴展機會，從交通規劃和決策一開始就持續合作。

加強公眾的參與、資訊分享和機構之間的合作，便可準備公開交換想法和資訊，讓大家更進一步了解各方的交通需要和問題。

政策 2：維護、管理和保存安全的交通系統。

交通系統提供者和使用者都很關心目前交通系統的保存問題及不斷增加的系統安全性。安全改進包括駕駛人行為的改善、車輛和基礎建設之設計和運營的升級，以及安全地運送乘客貨物和傳遞資訊。

政策 3：發展、管理和營運更有效率、互相連接及多模式的交通系統。

民眾、貨物服務和資訊都必須由最有效的方法來行動，以促進經濟的繁榮。不同的旅行模式應該完美的

互相結合，讓各個模式之間能夠方便而有效地銜接。

政策 4：管理成長和節省資源。

對於未來 25 年間預期的人口激增，加州人都很關心要如何才能滿足交通的需求，以及其他的基礎建設和社會需要，但也要同時保護加州的環境和資源。憑藉前瞻力和詳實的規劃，加速的交通成長需求不應危害加州整體的生活品質。

政策 5：加強系統容量並提供可行的交通方式選擇。

要容納增加的需求，主要的策略包括發展新的設施和擴建現有的設施、提倡使用替代燃料的車輛，和改善營運特色及系統管理做法。

政策 6：提供額外並更有彈性的交通資金。

交通的資金短缺將挑戰交通系統提供者、營運者和規劃者，他們必須為本州提供目前和未來需要的行動性的能力。我們需要良好的管理做法和可靠而有彈性的收入來源，以滿足本州交通系統目前的挑戰和未來的需求。

政策 7：支援研究以促進行動性和可到達性。

加州一向是先進科學研究和科技創新的領導者。研究和科技是改善加州未來交通方式選擇所需的催化劑，進而能夠改善本州交通系統的整體效率。



行動計劃



 CTP 得到認可後，California Department of Transportation (Caltrans) 會倡議發展一項行動計劃，其中將提出特定的步驟來施行本文件中提議的策略。「行動計劃」將鑑定出可以度量的目標、角色和責任、時間安排、預計成本和目標的結果。Caltrans 會發展出一個方法來監控達到目標的進度，並建立報告系統和時間表。

由於 CTP 為適用於全加州的計劃，發展和施行「行動計劃」需要區域交通規劃機構、地方和區域官員、其他政府機構、部落政府、企業、社區和系統使用者的通力合作。取決於不同的策略，參與者也有不同。

「行動計劃」將分成多個單元來發展。有些策略為目前工作的延續，有些則需要立法，另外一些則需要多個組織的合作。Caltrans 一開始的焦點在這些需要馬上處理的關鍵問題上。Caltrans 的目標是讓「行動計劃」在 2004 年 6 月前開始施行，但也會在個別單元完成時立即施行。

為了符合實際，施行「行動計劃」中的步驟時一定要有相對的資源。CTP 找出了數個交通融資的選擇。必須評估資金選擇，了解其有效性和效果。

您對於 CTP 的感想和意見對我們來說都很重要。

若要取得有關在您的區域公眾參與活動的資訊，及對計劃發表意見的機會，請造訪我們的網站：

<http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/index.htm>

或致電 Department of Transportation 在各區的公共資訊辦公室 (Public Information Office)，號碼如下。

- 第 1 區.....(707) 445-6444
- 第 2 區.....(530) 225-3260
- 第 3 區.....(530) 741-4572
- 第 4 區.....(510) 286-6169
- 第 5 區.....(805) 549-3138
- 第 6 區.....(669) 488-4067
- 第 7 區.....(213) 897-3800
- 第 8 區.....(909) 383-6477
- 第 9 區.....(760) 872-0603
- 第 10 區.....(209) 948-7977
- 第 11 區.....(619) 688-6678
- 第 12 區.....(949) 724-2031

問卷

我們的做法對不對？

請填寫附上的問卷後在 2003 年 3 月 7 日前寄回，告訴我們我們的做法是否正確。您的意見非常重要，您可以改變這個計劃。若要進一步了解 CTP 和公眾參與的機會，請到我們的網站：<http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/index.htm>

您對加州交通計劃 (CTP) 有什麼意見？

您的家庭郵遞區號

請指出您對下列陳述的同意程度。

是，完全同意 是，大部份同意 否，不太同意 否，完全不同意 同意有點同意
不同意 沒意見

2005 年的交通願景十分清楚	<input type="checkbox"/>				
CTP 中確認的目標符合我的期望	<input type="checkbox"/>				
CTP 提供未來交通投資的清楚指引	<input type="checkbox"/>				
CTP 中的策略將協助：					
• 加強公共安全和保全	<input type="checkbox"/>				
• 維護交通系統	<input type="checkbox"/>				
• 改善行動性和可到達性	<input type="checkbox"/>				
• 儘量有效使用資源	<input type="checkbox"/>				
• 滿足社區和環境價值	<input type="checkbox"/>				

就整體而言，您對 CTP 的評價如何？	<input type="checkbox"/>				
	超出預期	符合預期	未達到預期	失敗	沒意見

您會如何改善 CTP？

志願提供的資訊－請勾選正確的方塊提供關於您的資訊：

性別	年齡	種族	收入
<input type="checkbox"/> 女性	<input type="checkbox"/> 1 - 21	<input type="checkbox"/> 美國印地安人	<input type="checkbox"/> \$0 - \$18,100
<input type="checkbox"/> 男性	<input type="checkbox"/> 22 - 40	<input type="checkbox"/> 亞洲人	<input type="checkbox"/> \$18,101 - \$50,000
	<input type="checkbox"/> 41 - 65	<input type="checkbox"/> 黑人	<input type="checkbox"/> \$50,001 - \$45,000
	<input type="checkbox"/> 65 歲以上	<input type="checkbox"/> 西班牙裔	<input type="checkbox"/> \$45,001 - \$60,000
		<input type="checkbox"/> 夏威夷土著 / 其他太平洋島民	<input type="checkbox"/> \$60,001 - \$75,000
		<input type="checkbox"/> 白人 (非西班牙裔)	<input type="checkbox"/> \$75,001 - \$90,000
		<input type="checkbox"/> 其他	<input type="checkbox"/> 超過 \$90,000

對於下面七個在 CTP 中提出的政策中，您覺得那一項最重要？請只勾選一項。

- 擴展機會，從交通規劃和決策一開始就持續合作。
- 發展、管理和營運更有效率、互相連接及多模式的交通系統。
- 維護、管理和保存安全的交通系統。
- 管理成長和節省資源。
- 提供額外並更有彈性的交通資金。
- 加強系統容量並提供可行的交通方式選擇。
- 支援研究以促進行動性和可到達性。

是的！我想要收到關於加州交通計劃的更新資訊。



姓名 _____ 州 _____ 郵遞區號 _____ 地址 _____
 電話號碼 (含區碼) _____
 電子郵件 _____

請填寫、撕下、摺疊、塗黑並密封問卷，在 2003 年 3 月 7 日前寄回。謝謝您！

加州交通計劃 2025

PRSR STD
U.S. POSTAGE
PAID
SACRAMENTO, CA
PERMIT NO. 1185

STATE OF CALIFORNIA
Department of Transportation
Division of Transportation Planning
Office of State Planning - MS 32
P.O. Box 942874
Sacramento, CA 94274-0001

加州居民的橋樑



謝謝您！

饋揚 / 結尾附錄

謝謝您！

加州交通計劃 2025 的基礎是大量的公眾意見和從交通專家和相關學科人士得到的指引。我們在此謹向數千位參與顧客調查、小組調查會和討論會的加州居民致謝，這些活動在本州各地都有舉行，也很感謝填寫並送回交通問卷和意見卡的人士。

我們也要表彰下列組織付出的大量時間精力，他們協助發展 CTP 的方針、具體化交通問題，並提供公共政策的建議：

Amador County Transportation Commission
Automobile Club of Southern California
Business, Transportation & Housing Agency
Cal Poly Pomona
California Air Resources Board
California Association of Councils of Government
California Association of Counties
California Highway Patrol
California Industry Building Association
California Legislative Analyst's Office
California PATH Program
California Port Authority

California Research Bureau
California Resources Agency
California Transportation Commission
California Trucking Association
Californians for Better Transportation, Arthur Bauer & Associates
Center for Continuing Study of the California Economy
Department of Housing and Community Development
Environmental Defense Fund
Federal Highway Administration
George Mason University
Georgia Institute of Technology
Governor's Office of Planning & Research
Great Valley Center
League of California Cities
Local Government Commission
Mendocino Council of Governments
Metropolitan Transportation Commission
Mineta Transportation Institute
Placer County Transportation Planning Agency
Port of Oakland
Public Policy Institute of California
Rails to Trails Conservancy

Reason Public Policy Institute
Sacramento Area Council of Governments
Sacramento International Airport
San Bernardino Associated Governments
Sierra Club of California
Southern California Association of Governments
Surface Transportation Policy Project
The Nature Conservancy
University of Arizona
University of California, Berkeley
University of California, Davis
University of California, Los Angeles
University of Southern California



「我們必須推動相關政策和倡議，讓基礎建設的基本材料能夠互相為用。舉例來說，新千禧年的住家必須價格低廉、有效利用能源、使用科技，而且靠近大眾運輸系統。我們的想法必須和我們的生活合為一體。」

- MARIA CONTRERAS-SWEET
運輸和住房供給部商業書記官



PRSRT STD
U.S. POSTAGE
PAID
SACRAMENTO, CA
PERMIT NO. 1185

我們的做法對不對？
請告訴我們！
第 18A 頁

加州居民 的橋樑

加州交通計劃 **2025**